16
Instelling Europese spoorwegruimte

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32) (33965).**

De **voorzitter**:
Het woord is aan mevrouw Van Veldhoven voor een punt van orde.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Wij hebben de indruk dat het misschien goed is om vanavond alleen de inbreng van de Kamer in eerste termijn te doen. Er zullen waarschijnlijk veel gedetailleerde vragen worden gesteld, die dan wellicht deels schriftelijk worden beantwoord. Als die antwoorden binnen zijn, kan de staatssecretaris die in het vervolg van dit debat mondeling toelichten in de tweede termijn, op een ander moment. Ik hoop dat daarvoor steun is van de collega's.

De **voorzitter**:
Ik kijk naar de leden. Er wordt instemmend geknikt. We doen dus vanavond alleen de eerste termijn van de zijde van de Kamer. U hebt allen ingeschreven voor een aardig aantal minuten. Ik weet dat het om wetgeving gaat en dat daar eigenlijk geen spreektijden voor vastgesteld zijn, maar ik vraag u toch om u zo veel mogelijk aan de spreektijd te houden waarvoor u zich hebt ingeschreven. Ik geef als eerste het woord aan mevrouw Van Veldhoven van D66.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

☐

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Als je met de trein reist, wil je dat zo snel, zo goedkoop, zo betrouwbaar en zo comfortabel mogelijk. Van wie die trein is, welk logo erop staat en welke pet de machinist op heeft, maakt de reiziger niet veel uit. D66 denkt dat concurrentie op het spoor kan zorgen voor die snellere, goedkopere, betrouwbaardere en comfortabelere treinreis. Concurrentie houdt iedereen scherp, ook de NS. Op trajecten waar andere vervoerders een beter product kunnen aanbieden, moeten zij die mogelijkheid ook krijgen. Dat is allemaal in het voordeel van de reiziger en daar gaat het om.

Die concurrentie moet eerlijk, open en transparant zijn. Dat is nog een uitdaging. Het spoor is namelijk geen gewone markt. Marktpartijen als Veolia, Arriva, Syntus en Connexxion moeten concurreren met een staatsbedrijf dat al ruim 175 jaar over het grootste gedeelte van ons spoor rijdt, namelijk de NS. Vanuit die unieke positie heeft de NS informatie en bezittingen waar andere marktpartijen afhankelijk van zijn, zoals stations, stationsvoorzieningen, reizigersinformatie en reizigersstatistieken. Het is dus een bijzondere markt, waarin partijen afhankelijk zijn van een concurrent, bijvoorbeeld voor cruciale informatie bij aanbestedingen. Dat vraagt dus om heel duidelijke regels. Het vraagt om transparantie en het vraagt om een heel goede, sterke marktmeester.

We hebben al vaker met de staatssecretaris over dit onderwerp gesproken, bijvoorbeeld vorig jaar, toen ik samen met het CDA, met een collega van de heer Van Helvert, de heer De Rouwe, een motie indiende voor een quickscan van de Autoriteit Consument & Markt over de aanbestedingen in Limburg. Hierin zou getoetst moeten worden of er sprake was van een gelijk speelveld. Helaas haalde deze motie het niet. Nu, een jaar later, ligt er alsnog een ACM-advies. Daarin wordt geconcludeerd dat er geen sprake was van een gelijk speelveld. Dit rapport van de ACM ligt nu onder de rechter. De staatssecretaris heeft daarom terecht gezegd dat zij er nu weinig over kan zeggen. Ik neem aan dat zij, net als D66, heel benieuwd is naar de uitspraak van de rechter, maar we zullen nu niet verder ingaan op deze casus, aangezien deze nu bij de rechter ligt.

Het beroep van de NS doet echter wel een andere vraag rijzen. In hoeverre accepteert de NS de ACM als marktmeester? In haar reactie op de eerder genoemde motie zei de staatssecretaris dat een eerlijk speelveld bij decentrale aanbestedingen een zaak is van decentrale overheden. Vandaag spreken we over een wetsvoorstel dat een eerlijker speelveld moet waarborgen, ook voor decentrale aanbestedingen. Welke rolverdeling ziet de staatssecretaris precies voor zich bij die decentrale aanbestedingen? Welke rol heeft zij? Welke rol heeft de ACM? Waar moeten de decentrale overheden zelf voor zorgen?

Het wetsvoorstel waar wij vandaag over spreken, biedt op een aantal punten vooruitgang. De ACM krijgt een sterkere positie, waarin zij onder meer toezicht houdt op de netverklaring, de vergoeding voor het minimumtoegangspakket en de toegang tot dienstenvoorzieningen en diensten. Ook kan de ACM een toets vooraf doen, een zogenaamde ex-antetoets, op de methode van toerekening van kosten. Maar halen we daarmee alle knelpunten weg? Waren de problemen die er nu zijn rond de aanbesteding in Limburg voorkomen als deze regels al hadden gegolden? Ik betwijfel dat.

Zo lees ik in de memorie van toelichting dat de ACM toezicht houdt op de stationsportfolio en dat zij met de implementatie van de richtlijnen voldoende bevoegdheden heeft om op te treden. Maar wat houdt dat precies in? Is dat een garantie dat het altijd goed gaat, bijvoorbeeld met de boetesystematiek of het al dan niet traineren bij het leveren van informatie? De casus van Limburg heeft, denk ik, daarbij voor ons allemaal ter illustratie gediend. De staatssecretaris stelt dat de ACM nu al de mogelijkheid heeft om een last onder dwangsom op te leggen. Maar in Limburg zou de NS het leveren zo lang hebben uitgesteld dat die last onder dwangsom helemaal geen zin meer had. Ziet de staatssecretaris dit probleem ook? En hoe gaat zij dit in de toekomst voorkomen? Want verder lees ik dat het kabinet geen voorstander is van meer ex-antetoezicht. De ACM stelt zelf dat meer ex-antetoezicht wel nodig is om de spoormarkt eerlijker te maken. De ACM noemt een klachtenregeling of ex-posttoezicht zelfs ineffectief voor het doel van het toezicht. Ineffectief! En dat is onze toezichthouder; die bestempelt dit als ineffectief. Zij pleitte in 2013 dan ook voor een veel bredere bevoegdheid voor ex-antetoezicht, ook op tariefregulering van diensten en voorzieningen. Ik moet zeggen dat ik in de stukken van de regering geen enkele goede, inhoudelijke argumentatie zie voor waarom

zij niet op veel meer punten heeft gekozen voor ex-antetoezicht, zoals bijvoorbeeld op de stationsportfolio. Graag ontvang ik daarom een reactie van de staatssecretaris. Ik weet dat er amendementen op dit onderwerp zijn ingediend en zal daar graag positief naar kijken.

De vreemde positie van de NS in de markt en de vraag hoe zich goede concurrentie kan voordoen, is ook zichtbaar bij de bedrijfsmobiliteitskaarten. Werknemers van bedrijven kunnen met zo'n kaart van verschillende mobiliteitsvormen gebruikmaken; van de trein en de bus, maar soms ook van een taxi of een huurauto. Iedereen snapt dat de trein een essentieel onderdeel is van zo'n mobiliteitskaart. Het grootste deel van het Nederlandse net is door de onderhandse gunning in handen van de NS. Maar de NS heeft zijn eigen product, de NS-Business Card; we hebben hem wellicht vrijwel allemaal. Daarmee kan de reiziger gebruikmaken van dezelfde combinatie van trein, bus, taxi enzovoorts. De marktaanbieders van bedrijfsmobiliteitskaarten concurreren dus met de Business Card, maar ze zijn wel afhankelijk van de NS voor een heel belangrijk onderdeel van het product dat zij aanbieden. De NS kan, om zijn eigen kaart aantrekkelijker te maken, voor zichzelf gereduceerde tarieven hanteren en de prijzen voor andere marktaanbieders verhogen. Zo kan de NS de andere mobiliteitskaarten duurder maken, of ze zelfs zo onaantrekkelijk maken dat hun aanbieders besluiten om de stekker eruit te trekken. Als dat gebeurt, heeft de NS nieuwe klanten voor de eigen Business Card, op basis van rechten die hij heeft door een onderhandse gunning van het hoofdrailnet. Als wij naar de situatie in de markt kijken, zijn wij bang dat precies dit staat te gebeuren. De staatssecretaris ontkent in haar brief ook niet dat kortingen voor bedrijfskaartaanbieders geheel worden afgebouwd. Dit is natuurlijk niet eerlijk en D66 vindt dit onwenselijk.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik heb een klein punt van orde. Over een aantal weken staat de Wet personenvervoer hier op de rol. Daarbij gaat het onder andere over de Business Card. Ik ben het van harte met mevrouw Van Veldhoven eens en ondersteun haar pleidooi. Maar dit wilde ik even toevoegen, want ik zal het er in mijn woordvoering straks niet over hebben omdat wij er nog over komen te spreken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Bij deze implementatie gaat het over de concurrentiepositie. Ik vond het belangrijk om dit actuele punt daarbij te betrekken. Zoals we net hebben afgesproken, gaat de staatssecretaris schriftelijk antwoorden. We kunnen het natuurlijk betrekken bij de volgende behandeling van dat wetsvoorstel, maar ik vond het een belangrijke illustratie om te laten zien dat het niet alleen betrekking heeft op bijvoorbeeld de casus-Limburg en dat we continu tegen dit soort punten aanlopen. Maar uiteraard is het voor mevrouw De Boer belangrijk om dit even te hebben onderstreept.

Voorzitter. De staatssecretaris zegt: ach, het is gewoon een zaak van twee private aanbieders, dus heb ik er eigenlijk niet zo veel meer mee te maken. Dat is natuurlijk maar de halve waarheid. De NS kan dit namelijk doen vanwege zijn positie op het hoofdrailnet, en daar gaat de staatssecretaris wel over. De onderhandse gunning die de NS van de staatssecretaris heeft gekregen, is natuurlijk de sleutel in dit verhaal. Wat D66 betreft, kan de staatssecretaris dus niet op haar handen blijven zitten. Wij vragen daarom aan de staatssecretaris: vindt zij het wenselijk dat de NS de tarieven potentieel zo hoog kan zetten dat hij aanbieders van andere mobiliteitskaarten eigenlijk uit de markt prijst ten faveure van de eigen Business Card? Is er dan geen sprake van oneerlijke concurrentie? Is zij bereid om te kijken naar een oplossing voor dit probleem bijvoorbeeld in de vorm van een groothandelsprijs die de NS rekent voor zowel zijn eigen aanbieder van de Business Card als andere marktpartijen? Op die manier zorg je ervoor dat iedereen onder dezelfde voorwaarden gebruik kan maken van de door de overheid gegunde dienst, namelijk de trein op het hoofdrailnet, en heb je de garantie dat er geen indirecte kruissubsidiëring plaatsvindt van de publieke dienst, het rijden op het hoofdrailnet, en de private dienst, de NS-Business Card.

Ik heb nog een aantal vragen over het wetsvoorstel zelf. Op sommige punten overwegen we ook om amendementen in te dienen. We zullen daarbij ook kijken naar ideeën voor amendementen die al leven bij andere partijen zodat we niet te veel dingen naast elkaar hebben lopen.

Ik kom allereerst op de heffingen die samenhangen met het minimumtoegangspakket zoals de heffingen voor capaciteitsgebrek en milieuheffingen om treinen stiller en schoner te laten rijden. We hebben gelezen dat de Kamer nog een uitwerking van deze heffingen ontvangt, maar wanneer kunnen we die verwachten? Wat zijn de ambities van de staatssecretaris op dit punt? Gaat het ook om stillere goederentreinen en geldt het dan ook voor buitenlandse goederenvervoerders? Wie bepaalt de hoogte van deze heffingen? Worden zij ook getoetst en zo ja, door wie? Klopt het dat in de richtlijn staat dat deze heffingen moeten worden getoetst op draagkracht van de markt, efficiency, transparantie en non-discriminatie? Waarom zijn deze punten dan verdwenen uit het wetsvoorstel? Zou het niet goed zijn om die punten daarin op te nemen zodat we allemaal weten waarop die heffingen zullen worden getoetst? Of komen die punten in een AMvB te staan?

De minister geeft in artikel 62, lid 5, aan dat er nog nadere regels komen over de toe te rekenen kosten en de methode voor toerekening van de kosten voor het minimumtoegangspakket. Welke nadere regels zijn dit dan?

Ik kom op de onderwerpen consultatie en geschillen. In artikel 68a, lid 6 van het wetsvoorstel staat dat de ACM ook de gebruikers van goederen- en personenvervoersdiensten moet consulteren. Dat is mooi, maar hoe zorgen we ervoor dat het meer is dan alleen consulteren? Kunnen de adviezen van de vertegenwoordigers en de reactie van de ACM bijvoorbeeld naar de Kamer gestuurd worden?

De fractie van D66 heeft in het verslag ook vragen gesteld over de geschillenbeslechtingsprocedure. Op dat punt zijn we nog niet gerustgesteld, want in het antwoord staat dat de verwachting is dat NS en ProRail daarin zullen voorzien. Het zou echter fijn zijn als we van de staatssecretaris iets meer krijgen dan een verwachting, namelijk een verzekering, want wat nu als de NS en ProRail daar niet in voorzien?

Er staat een aantal keer dat er regels kúnnen worden gesteld met betrekking tot de toegang tot dienstenvoorzieningen en de levering van diensten. Het gaat echter wel over vrij essentiële punten zoals het door exploitanten aan de infra-

structuurbeheerder ter beschikking stellen van informatie over toegang tot hun diensten of dienstenvoorzieningen, het "use it, or lose it"-principe en het voeren van een gescheiden boekhouding. Daar moeten toch regels over worden gesteld. Waarom is er dan gekozen voor een formulering met "kunnen"?

In de richtlijn zijn ook prikkels ingebouwd om de prijs van het minimumtoegangspakket zo laag mogelijk te houden. In de richtlijn wel, maar klopt het dat dit niet in het voorliggende wetsvoorstel terug te vinden is en zo ja, waarom dan niet?

De stationsportfolio wordt een jaar van tevoren gepubliceerd. Na publicatie kan er bij eventuele bezwaren een klachtenprocedure worden opgestart. Daar is een jaar voor. Een jaar klinkt best ruim voor een klachtenprocedure, maar de situatie in Limburg laat zien dat zoiets best wel veel tijd kost. Mijn vraag aan de staatssecretaris is daarom: wat als de klachtenprocedure niet is afgerond binnen dat jaar? Blijft de stationsportfolio van het jaar daarvoor dan gelden totdat er wel overeenstemming is of komen we dan in een andere situatie terecht?

Met dit wetsvoorstel komen er extra taken voor de ACM bij. In eerdere correspondentie tussen het ministerie en de ACM wordt gesteld dat eventuele extra middelen pas aan de orde zijn bij de uitvoeringsregelgeving, maar het is natuurlijk wel goed om aan de staatssecretaris te vragen of zij daar al een beeld van heeft. Het is natuurlijk niet wenselijk dat wij nu wetgeving aannemen als straks blijkt dat de ACM helemaal niet de capaciteit heeft om die naar behoren uit te voeren.

En over uitvoering gesproken: wanneer kunnen we de verschillende AMvB's, de Algemene Maatregelen van Bestuur waarin een deel van de afspraken nog moet worden neergelegd, verwachten? Is de ACM ook betrokken bij de uitwerking hiervan of zou haar in ieder geval om advies kunnen worden gevraagd?

Het wetsvoorstel lijkt een goede stap vooruit naar een eerlijkere en transparantere markt, maar je weet pas hoe de pudding smaakt als je die proeft. Kortom, heel veel hangt af van de uitvoering. Ik hoop dat de staatssecretaris ook wil staan voor een eerlijke markt en dat zij alles in het werk zal stellen om de reiziger de beste treinreis te bieden.

Ik kom nog op een paar details. De staatssecretaris heeft in de nota naar aanleiding van het verslag geschreven dat er een uitzondering mogelijk is op de bandbreedte van de heffingen wanneer er meerdere exploitanten zijn. Dan gaat het over de vergoedingen voor de toegang voor dienstenvoorzieningen en de verlening van diensten. Maar wat is dan "meerdere dienstverleners"? Is twee dan genoeg en kun je bij twee dan echt spreken van dusdanige concurrentie dat toezicht helemaal niet meer nodig is? Of zou je dat toch onderhevig moeten maken aan het bestaan van werkelijke concurrentie?

In dezelfde brief wordt ook gesproken over de mogelijkheid om binnenlandse reizigers te vervoeren op een internationale treindienst, wat mag zolang dat niet leidt tot verstoring van het economisch evenwicht. Ook daarover hebben we met elkaar wel eens eerder gesproken. Er is een drempelwaarde van 10 miljoen ingesteld, wat we ons allemaal nog wel kunnen herinneren uit de discussie over de Fyra. Mijn vraag aan de staatssecretaris is waar die 10 miljoen vandaan komt. Is die getoetst door de ACM? Vloeit die voort uit de richtlijn of waarom is op een andere manier die drempel van 10 miljoen ingesteld?

De heer **Bashir** (SP):
Mevrouw Van Veldhoven heeft vrij veel vragen gesteld en ook ik ben benieuwd naar de antwoorden daarop, maar ik hoor geen vragen over de zorgen die wellicht samenhangen met dit wetvoorstel. Ik noem het punt dat we op weg zijn naar een spoor waarbij de wetten dan niet meer ten dienste staan van de reiziger maar vooral van juristen en advocaten en dat straks vooral vervoerders samen met de ACM en de overheden elkaar voor het gerecht slepen en daar hun conflict uitvechten. Mijn vraag aan mevrouw Van Veldhoven is of zij zich daar ook geen zorgen over maakt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Volgens mij ben ik mijn inbreng begonnen en heb ik die ook afgesloten met datgene waar het om gaat, namelijk dat we de reiziger een zo goed mogelijke dienst bieden tegen een zo goed mogelijke prijs met zo veel mogelijk comfort. Dat is waar het D66 altijd om gaat. Dan is het belangrijk dat je daarvoor de juiste prikkels inbouwt. Een van die prikkels is concurrentie. Daarom is een sterke marktmeester ook heel erg belangrijk. Dat is hetgeen we met dit wetsvoorstel neerzetten. Dat gebeurt allemaal ten dienste van de reizigers, want dat is waar het om moet gaan.

De heer **Bashir** (SP):
Het zou ten dienste van de reiziger moeten zijn, maar kijkend naar dit wetsvoorstel en de wijze waarop het uitgewerkt wordt, moeten we concluderen dat als partijen het niet met elkaar eens zijn, ze dat straks vooral voor de rechter moeten uitvechten; dat lezen we ook in de schriftelijke beantwoording van de staatssecretaris. We krijgen dus een enorme juridisering van het spoor. Vervoerders gaan elkaar aanklagen, ze gaan ProRail aanklagen en ze gaan overheden aanklagen. Mijn vraag aan mevrouw Van Veldhoven is dan ook of we niet eerder pal achter de reiziger moeten gaan staan in plaats van achter juristen en advocaten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De heer Bashir schetst een tegenstelling die ik niet helemaal zie. Ik denk dat we in deze Kamer samen optrekken voor het belang van de reiziger. Heldere regels zijn van belang om de reiziger de garantie te kunnen bieden dat er in zijn belang gewerkt wordt. Ik heb bijvoorbeeld gevraagd: als er geen overeenstemming wordt bereikt, hoe zorgen wij er dan voor dat we niet in een zwart gat vallen? Dat zou een moment kunnen zijn waarop de reiziger er wel iets van zou kunnen merken. Het is voor mij van belang dat we ervoor zorgen dat de treindiensten goed en comfortabel blijven verlopen voor de reiziger. Ik hoor straks in de bijdrage van de SP graag waar de specifieke zorgen van die fractie zitten, want ik begrijp het punt dat de heer Bashir probeert te illustreren niet zo goed. Volgens mij werken wij met elkaar voor de reiziger en doet dit wetsvoorstel daar niet zo'n afbreuk aan. Ik hoor in de bijdrage van de heer Bashir graag waar zijn zorgen zitten.

De heer **Madlener** (PVV):
Het wetsvoorstel dat we vandaag bespreken betreft de implementatie van een Europese richtlijn om stappen te zetten in de richting van een Europees trein- en spoornetwerk. Wat is nu de visie van D66? Mevrouw Van Veldhoven spreekt over concurrentie, een eerlijke markt, transparantie et cetera. Dat klinkt op zich allemaal goed, maar houdt D66 er ook rekening mee dat er wellicht geen plek meer is voor de Nederlandse Spoorwegen in zo'n model? Zou zij het erg vinden als de Nederlandse Spoorwegen ten onder zouden gaan aan de Europese concurrentie en als wij afhankelijk zouden zijn van de Deutsche Bahn of de Franse spoorwegen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De richtlijn die met dit wetsvoorstel wordt geïmplementeerd, gaat niet over het liberaliseren van het internationale personenvervoer. Over een richtlijn daarvoor wordt nu in Brussel onderhandeld. Op dit moment is er geen draagvlak om het binnenlandse personenvervoer zo te liberaliseren dat er echte concurrentie op de binnenlandse markten komt. Als dat er wel van zou komen, vindt D66 het van belang dat er echt een eerlijk speelveld is. Als de Deutsche Bahn of de Franse spoorwegen graag toegang zouden willen tot onze markt, moet de NS onder gelijke voorwaarden zijn uitstekende diensten kunnen aanbieden op de Franse of Duitse markt. Het gaat erom dat wij er, door de concurrentie, met elkaar voor zorgen dat de reiziger het beste product krijgt. Ik gun dat ook de Franse of de Duitse reiziger.

De heer **Madlener** (PVV):
Mijn vraag was concreet: bent u, in uw toekomstvisie, bereid om de Nederlandse Spoorwegen op te offeren? Het zou kunnen dat de Nederlandse Spoorwegen in uw scenario niet meer bestaan, omdat zij ten onder gaan in de concurrentie die u op Europees gebied beoogt. Vindt u dat acceptabel, of staat D66 altijd voor de Nederlandse Spoorwegen? Wil D66 er zeker van zijn dat er altijd een markt zal zijn voor de Nederlandse Spoorwegen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De heer Madlener maakt zich blijkbaar het meest druk om het bedrijf, maar ik maak mij het meest druk om de reiziger. Wat is nou voor de PVV het belangrijkste: dat we per se een geel-blauw logo hebben of dat we de beste dienst voor de reiziger hebben? Ik denk dat het laatste het belangrijkste is. We moeten natuurlijk ook niet naïef zijn. Daarom heb ik net heel duidelijk gezegd dat als er concurrentie komt, die moet plaatsvinden onder eerlijke voorwaarden. We zijn niet gekke Henkie, dus we zullen niet zeggen: komt u allemaal maar hier, terwijl de NS, een prachtig bedrijf, geen enkele kans heeft op buitenlandse markten. Voor ons staat echter niet het bedrijf maar de reiziger voorop. Volgens mij heb ik de heer Madlener dat ook weleens horen zeggen in een AO. Ik neem aan dat hij die uitspraak gestand zal doen in het vervolg van deze discussie.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Het is positief dat de Europese Unie werkt aan verdere integratie op het spoor en streeft naar één Europese spoorruimte. Dit bevordert het grensoverschrijdend personen- en goederenvervoer op het spoor. Dat is goed nieuws voor de interne markt. Positief aan het wetsvoorstel is ook dat het toeziet op de scheiding, zij het boekhoudkundig, van het beheer van de infrastructuur en de vervoersactiviteiten in Europa. Dat hebben we in Nederland al geregeld in de vorm van ProRail enerzijds en de NS en andere vervoerders anderzijds. Daar is de VVD groot voorstander van, omdat alleen binnen deze context meer marktwerking op het spoor kan ontstaan. Ik zeg even tegen de linker- en rechterflank in de Kamer: daar krijgen we meer kwaliteit van in het vervoer en dat heeft tot lagere prijzen geleid.

Ik wil de volgende punten benadrukken. Voor het gebruik van andere bijkomende stationsactiviteiten door vervoerders, zoals loketruimten, wachtruimten, en het plaatsen van betaalpaaltjes, komen NS en ProRail met een website waarop de voorwaarden en tarieven voor deze zogenaamde stationsportfolio zullen worden opgenomen. Ze worden met het wetsvoorstel verplicht om transparantie te bieden door middel van deze website. Op zich is dat positief maar de ACM krijgt toezicht achteraf inzake de spelregels en tarieven waartegen andere vervoerders gebruik kunnen maken van deze stationsvoorzieningen. Ik vind dat het toezicht vooraf moet plaatsvinden, dus voor aanvang van de aanbestedingsprocedure op het spoor, ook in verband met de eenzijdige afhankelijkheid van vervoerders als ze stoppen op een nieuw station en tot nieuwe afspraken moeten komen met de exploitant van het station, ook over de stationsactiviteiten. Ik dien dan ook samen met het CDA een aantal amendementen in om dit in het wetsvoorstel te bewerkstelligen. Ik heb zojuist begrepen door de interrupties van de SP dat die fractie het daar van harte mee eens is. Toezicht vooraf in plaats van toezicht achteraf, zoals wij dat nu zien in Limburg, leidt tot veel minder gerechtelijke procedures. Vandaar dat daar gerechtelijke procedures worden gestart. Het scheelt veel kosten, het wordt een stuk gebruiksvriendelijker voor de andere vervoerders en het draagt bij aan een gelijk speelveld. Vervoerders kunnen op die manier tot een beter en vollediger aanbod komen voor het vervoeren van reizigers. Het scheelt achteraf in de proceskosten. Dit amendement met toezicht vooraf op de tarieven van diensten en voorzieningen op stations biedt tevens soelaas voor de kwestie met betrekking tot de aanbesteding in Limburg en het vermeende machtsmisbruik van de NS in dezen. Dochteronderneming Abellio van de NS heeft de aanbesteding in Limburg gewonnen. Volgens uitgelekte passages uit het rapport van de ACM heeft de NS informatie achtergehouden en te laat aangeleverd. Op zich is de provincie Limburg aan zet maar landelijk ondervangen wij deze problematiek door middel van onze amendementen.

Het goederenvervoer op het spoor heeft de komende jaren te kampen met grote problemen.

De heer **Madlener** (PVV):
De problemen met de aanbesteding in Limburg zijn niet nieuw. Vorig jaar heeft het CDA, samen met D66, een motie ingediend waarin werd gewezen op de grote problemen met het gelijke speelveld, dat er niet zou zijn. Er is nu een rapport van de ACM uitgelekt, waarin dat eigenlijk wordt bevestigd. Wat ik heb gelezen, is dat er eigenlijk keihard sprake is van het misbruiken van de positie van de NS. Vindt de VVD ook dat die aanbesteding over zou moeten? Vindt de VVD ook dat de staatssecretaris onmiddellijk in actie moet komen om een oplossing voor de partijen te

bewerkstelligen? Of wacht de VVD eerst alle rechtszaken af? De VVD heeft die motie vorig jaar niet gesteund.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dat was misschien te voorbarig, maar de provincie Limburg is de aanbestedende overheid in dezen. Die moet actie ondernemen. Die provincie kan bepalen dat de aanbesteding over moet, afhankelijk van de uitkomst van de procedure. Wij ondervangen de problematiek landelijk door deze amendementen in te dienen. Ik hoop dat de PVV die ook zal steunen, want dan kunnen wij deze kwestie voorkomen.

De heer **Madlener** (PVV):
We moeten lessen trekken uit wat er is misgegaan in Limburg. In die zin heb ik sympathie voor de amendementen, maar we moeten ook kijken naar wat zich nu in Limburg afspeelt. Er is een aanbesteding verschrikkelijk fout gelopen. De NS was daarbij een speler. Sterker nog, de NS heeft er volgens het uitgelekte rapport zelf voor gezorgd dat de aanbesteding is mislukt waardoor er geen gelijk speelveld is. De verantwoordelijke persoon voor de NS is de staatssecretaris in deze regering. Laat de VVD het verder zitten, of vraagt de VVD de staatssecretaris om in te grijpen en de NS alsnog een nieuwe aanbesteding te laten doen, zodanig dat de NS niet wordt beloond voor dit wangedrag?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik val terug op mijn antwoord in eerste aanleg. Limburg is de aanbestedende partij. Landelijk ondervangen wij deze problematiek door de amendementen. Als gevolg daarvan komt er vooraf toezicht. Dan heb je achteraf ook niet meer die gekke procedures. Dat scheelt enorm. Ik hoop dat de PVV die amendementen ook zal steunen. Het rapport van de ACM is nog niet openbaar. We hebben wel kennisgenomen van bepaalde passages maar we zullen moeten wachten tot het moment dat de ACM het rapport naar de Kamer en naar de staatssecretaris stuurt. Ik kijk reikhalzend naar dat moment uit. Het is nu nog te vroeg voor het trekken van al deze conclusies want er loopt nog een aantal procedures.

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Ik wil zowel mevrouw De Boer als de heer Madlener vragen om zorgvuldig te zijn. De inhoud van het rapport waarover wordt gesproken, staat nog helemaal niet vast. Dat is ook de reden waarom het nog niet is gepubliceerd. De bevindingen waarover nu wordt gesproken, zijn geen bevindingen. Het zijn aannames die blijkbaar niet kunnen worden onderbouwd. Mijn vraag aan mevrouw De Boer is dan ook waarom zij zich zo onzorgvuldig baseert op bronnen die uitgelekt zijn en die blijkbaar het daglicht niet kunnen verdragen. Anders waren ze immers wel openbaar gemaakt.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Deze kwalificaties van een rapport van de ACM, een belangrijke toezichthouder namens ons allemaal, laat ik voor rekening van de heer Bashir. Ook ik kan niet wachten tot het rapport officieel naar de Kamer komt, zodat we het kunnen beoordelen. Maar wat ervan is uitgelekt, spreekt voor zich en baart mij zorgen. Dat is ook de reden dat we vandaag deze amendementen indienen.

De heer **Bashir** (SP):
Ik vind dit niet kunnen. Ik heb mij ook geïnformeerd en zoals ik het heb begrepen is het rapport niet gepubliceerd, omdat de aannames niet onderbouwd kunnen worden. Als het rapport nog gepubliceerd wordt, is dat weer aanleiding om dat aan te kunnen vechten. Ik wil daarom toch om zorgvuldigheid vragen, vooral als we hier een wetsvoorstel behandelen dat nog meer bevoegdheden aan de ACM geeft om nog meer rapporten te kunnen schrijven. Als we dan bij elk rapport dat niet onderbouwd is of nog niet gepubliceerd is, zulke conclusies trekken, is het einde zoek.

De **voorzitter**:
Wat is uw vraag, mijnheer Bashir?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
De SP winkelt kennelijk selectief in de voorstellen en de adviezen die van belangrijke toezichtsorganen tot ons komen. Dat is de keuze van de heer Bashir. Nogmaals, ik wacht de officiële bekendmaking van het rapport af. NS gaat er eerlijk gezegd niet voor niets al tegen in beroep. Er zou dus misschien een kern van waarheid in kunnen zitten, anders zou de NS er niet tegen in beroep kunnen gaan. Maar goed, nogmaals, ook ik wacht de officiële versie van het rapport even af.

De **voorzitter**:
U moet wel een vraag stellen, mijnheer Bashir, dat is de bedoeling van een interruptie.

De heer **Bashir** (SP):
Dan zou ik graag de onderbouwing zien van de aannames van mevrouw De Boer. Zij heeft het over een rapport dat uitgelekt is, en stukken die nog niet officieel gepubliceerd zijn en die de ACM blijkbaar niet voor haar rekening kan nemen omdat ze nog niet openbaar zijn. Ik wil daarom mevrouw De Boer vragen om achter die passages te gaan staan en te zeggen dat die dingen op waarheid gebaseerd zijn, met daarbij haar onderbouwing.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik vind het gewoon goed. Ik vind het ook goed, in het kader van aanbestedingen, in het geval van inschrijven zoals onlangs bij die twee spoorlijnen in Limburg, dat van tevoren de informatie over de beprijzing van bijkomende stationsvoorzieningen bekend is middels een website en dat dat is goedgekeurd door de ACM. Dat vind ik een goede ontwikkeling, die ik van harte toejuich, zeker gezien het feit dat de markt steeds meer openstaat voor meerdere aanbestedingen. We zijn bezig met het invoeren van steeds meer marktwerking op het spoor en in het openbaar vervoer. Dat is goed voor de reiziger. Ik denk dat het ook een goede ontwikkeling is dat er wat betreft deze zaken, waarbij de vervoerder eenzijdig afhankelijk is van de exploitant op dat ene station en geen keuze heeft omdat de trein daar stopt, duidelijkheid en transparantie is over de tarieven waartegen deze vervoerder gebruik kan maken van de voorziening op

deze stations. Het lijkt me een goede ontwikkeling dat dat allemaal van tevoren bekend is, zodat de vervoerder daarmee in zijn aanbesteding netjes rekening kan houden en daarop kan inschrijven.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik heb een vraag over de opmerking van mevrouw De Boer dat de provincie op dit moment aan zet is. Hoe staat zij daartegenover, gezien de uitspraak van de rechter? Veolia heeft via de rechter proberen af te dwingen dat de provincie Limburg iets doet tegen de vermeende foute gedragingen van NS. De rechter zegt in zijn oordeel echter heel duidelijk dat het niet aan de provincie is om concurrentie op het spoor te monitoren en te beoordelen, noch om door haar wijze van aanbesteding deze te reguleren of eenvoudiger te maken. In die zin vraag ik mij af wat mevrouw De Boer bedoelt met haar opmerking dat de provincie in dezen aan zet is.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik interpreteer even vrij, maar volgens mij ziet deze opmerking toe op het aanbesteden, dus aanbestedingen in hun algemeenheid, in de volle breedte en dat dat fundamenteel niet ter discussie staat bij de provincie Limburg. Ik zou de bal bijna terug kunnen kaatsen, want de heer Van Helvert is nu een aantal maanden in ons midden, maar hij komt uit de provincie Limburg. In ieder geval zat hij tot voor kort daar nog in het openbaar bestuur. Misschien kan hij straks een tipje van de sluier oplichten, maar als de uitspraak van de rechter betreffende deze concrete aanbesteding er is, is het inderdaad aan de aanbestedende overheid, de provincie Limburg, om concreet te handelen in deze casus.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dan is dat helder. Wat betreft het aanpassen van de regels denk ik dat wij, het kabinet en de Tweede Kamer, aan zet zijn, maar dat heeft mevrouw De Boer duidelijk gemaakt.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Ik wil het hebben over het goederenvervoer op het spoor. Zoals zojuist al gezegd, kampt dit de komende jaren met grote problemen, want Duitsland is, in ieder geval tot 2022, bezig met de aanleg van het ontbrekende deel van de Betuweroute, waarlangs de goederen vervoerd moeten worden vanaf de havens. Dit mogen wij niet veronachtzamen. Gelukkig wordt de flexibiliteit in het spoorgoederenvervoer en het aanvragen van lastminutetreinpaden voor goederenvervoer vergroot door meer ruimte vrij te houden. Dat verdient een compliment, maar het staat in feite haaks op het volgende punt.

Reizigersvervoerders en goederenvervoerders moeten volgens de richtlijn in ieder geval twaalf maanden, maar in onze systematiek acht maanden voor het aanvangen van het nieuwe jaar kenbaar maken welke ruimte zij het volgende jaar willen claimen op het spoor. Dit is bepaald in de richtlijn. Reizigersvervoerders weten acht maanden van tevoren de tijden waarop en frequenties waarin zij de treinen het volgende jaar willen laten rijden. Voor goederenvervoerders ligt dit gewoon een stuk lastiger, want die weten niet wanneer een schip met goederen de haven van Rotterdam binnenloopt. Hierbij moeten we dus enige flexibiliteit betrachten. De VVD is bang dat het goederenvervoer een ondergesneeuwd kindje dreigt te raken. Voor niet-ingenomen ruimte door een vervoerder wil de staatssecretaris komen met een boetesystematiek. Een uitwerking op dit punt zou nog naar de Kamer moeten komen, maar de VVD is tegenstander van deze boete. Immers, de goederenvervoerders hebben niet in de hand wanneer de schepen met die goederen de haven zullen binnenlopen, dus een boete is echt van de zotte. Doen wij dit ook bij reizigersvervoerders? Nee, zeg ik daarbij.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik begrijp het pleidooi van mevrouw De Boer heel goed. Wij willen allemaal dat die goederenvervoerders op een efficiënte manier gebruik kunnen maken van het spoor, want dat betekent ook minder vrachtwagens op de weg. Tegelijkertijd zitten we met een beperkte capaciteit. Mevrouw De Boer is tegenstander van een boetesystematiek. Welke systematiek stelt zij voor om ervoor te zorgen dat er een prikkel blijft om die ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken? Volgens mij kunnen wij elkaar daarin breed vinden in de Kamer. Boetes zijn inderdaad een middel, maar niet per se het meest populaire middel. Wat zouden wij in de ogen van mevrouw De Boer wel kunnen doen?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dat is inderdaad een moeilijke opgave. Ik begrijp heel goed dat je met het opleggen van een boete die goederenvervoerders stimuleert om goed te kijken naar de ruimte die zij willen reserveren op het spoor. Als er geen boetesystematiek is of als zij niets hoeven te betalen, zou je kunnen denken dat zij misschien wel heel veel ruimte kunnen claimen, waardoor die ruimte niet wordt benut. Met een boete zou je dat kunnen ondervangen, maar ik vind dat te veel een negatieve prikkel. In de richtlijn en ook in het wetsvoorstel wordt een reserveringsheffing genoemd. Met een reserveringsheffing dwing je misschien de goederenvervoerders al om goed te kijken naar de ruimte die zij het komende jaar willen benutten op het spoor. Als zij die ruimte op het spoor benutten, zou je de reserveringsheffing die zij al hebben betaald kunnen aftrekken van de gebruikersvergoeding die zij betalen voor het innemen van die ruimte op het spoor. Dit scheelt mij een hoop spreektijd zo meteen, dus u kunt daar blij mee zijn, voorzitter. Als de ruimte niet wordt ingenomen, zou je ook kunnen kijken naar de mogelijkheid dat zij ruimte aan elkaar overdragen. De vervoerder die die ruimte wel zou kunnen claimen, zou een deel van de reserveringsvergoeding kunnen terugbetalen aan de eerste vervoerder. Zo zou je het ook kunnen benaderen. Je zou naast de reserveringsvergoeding nog eens een boete kunnen opleggen, maar dat doen wij ook niet met reizigersvervoerders. Daar kijken wij naar het gemiddelde van het jaar en leggen wij geen boete op voor ieder niet ingenomen treinpad. Dan zouden wij nu al boetes kunnen opleggen aan bepaalde vervoerders in het land, maar dat doen wij niet. Dat hoeven wij dus ook niet te doen bij deze goederenvervoerders.

Ik ben het met mevrouw Van Veldhoven eens dat je moet kijken hoe je een prikkel kunt inbouwen in het systeem om goederenvervoerders te stimuleren om zo consequent en zo zorgvuldig mogelijk te kijken naar de ruimte die zij nodig hebben, opdat zij niet onnodig veel ruimte claimen waardoor andere goederenvervoerders in het gedrang komen.

Ik zou dat niet willen doen door middel van een boete, maar door te kijken hoe je met de reserveringsheffing omgaat.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Volgens mij spreekt de richtlijn niet specifiek van een boete, maar wel van een sanctie. Je kunt dat op allerlei manieren vormgeven. Misschien kunnen mevrouw De Boer en ik gezamenlijk aan de staatssecretaris vragen op welke manier het zo kan worden ingericht dat de prikkel er wel is, maar die prikkel vooral leidt tot maximale efficiency van het gebruik. Als er inderdaad nog treinpaden zijn die ongebruikt blijven, ook door personenvervoerders, zou het interessant zijn om te kijken hoe wij daar de prikkel kunnen verbeteren om zo efficiënt mogelijk aan te vragen. Ook dat creëert weer ruimte voor andere vervoerders op het spoor. Laten wij die vraag bij de staatssecretaris neerleggen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik ben het daarmee eens. De komende jaren, met name tot 2022, hebben wij een enorme opgave. Wij kunnen de Betuweroute, die goederenspoorlijn, onvoldoende gebruiken omdat het derde spoor, het ontbrekende stuk spoor voor het goederenvervoer, in Duitsland wordt aangelegd. Je moet dus kijken hoe ze tussen de reizigerstreinen door kunnen worden geleid in Brabant, Overijssel en Gelderland. De VVD is van mening dat je maatregelen moet nemen om de overlast tegen te gaan. Ook moeten we de komende jaren zorgvuldig kijken hoe we dat proces het beste kunnen geleiden. Als we dan al beginnen met boetesystematieken, denk ik niet dat we op de goede weg zijn. Volgens mij stimuleren we dan ook het goederenvervoer vanaf de havens niet voldoende.

Ik ga verder met mijn betoog. Ik was gebleven bij de boetesystematiek. Als de staatssecretaris dat niet kan toezeggen, overweeg ik een motie op dit punt in de tweede termijn. Ook wil ik eerst weten welke impact dit heeft op de aantrekkelijkheid van het Nederlandse spoorgoederenvervoer en achterliggend welke impact het heeft op de aantrekkelijkheid van de havens. Ik zou die vraag graag beantwoord zien in die schriftelijke beantwoording. We moeten volgens mij ook weten hoe het geregeld is in het buitenland. Centraal moet staan hoe we het spoorgoederenvervoer op de lange termijn aantrekkelijker kunnen maken en hoe we de goederenvervoerders de komende jaren gedurende de werkzaamheden zo goed mogelijk kunnen geleiden via de Betuweroute.

De richtlijn maakt de invulling van aanvullende heffingen en kortingen mogelijk. Ik zie dit terug in het wetsvoorstel in de vorm van een mogelijke reserveringsheffing en milieuheffing. De VVD wat betreft het grensoverschrijdende spoorvervoer voorstander van een Europese aanpak in het kader van een gelijk speelveld tussen landen. Ik begrijp dat de staatssecretaris via dit soort heffingen wil zorgen voor een betere benutting van het spoorsysteem, zowel voor de goederenvervoerder als voor de reiziger. Ik ondersteun deze lijn. Ik vind het echter wel belangrijk dat de impact op de positie van het goederenvervoer wordt meegewogen, ook bij die milieuheffing — ik heb het net al even over de reserveringsheffing gehad — en dat de sector hierover geconsulteerd wordt. Ik hoorde mevrouw Van Veldhoven ook al zoiets zeggen. Ik vind het belangrijk dat de staatssecretaris met de goederenvervoerders op het spoor rond de tafel gaat om te bekijken hoe je daar concreet invulling aan zou kunnen geven. Het gaat me erom dat het Europees wordt afgestemd. Om hoeveel wagons gaat het bijvoorbeeld bij niet-milieuvriendelijk? Waar hebben we het dan over? Wat is de omvang van die problematiek? Schieten we niet met een kanon op een mug?

Ik kijk even mijn inbreng door. Volgens mij heb ik het resterende deel al benoemd in mijn beantwoording van de vragen die mevrouw Van Veldhoven bij interruptie stelde. Ik denk dat ik inderdaad mijn betoog heb afgerond met de antwoorden op de vragen van mevrouw Van Veldhoven.

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Het voorliggende wetsvoorstel en daarachter de Europese richtlijn tot de instelling van één Europese spoorwegruimte maakt volgens de SP-fractie de weg vrij voor nog meer juridisering van ons spoor. We maken ons, als SP-fractie, zorgen om de ontwikkeling die nu al gaande is. We zien dat vervoerders elkaar steeds weer voor de rechter slepen. Vervoerders slepen provincies en andere overheden voor de rechter. We zien dat met dit wetsvoorstel die weg steeds verder versterkt zal worden. De ACM krijgt meer bevoegdheden ten aanzien van het houden van toezicht op het juist naleven van het stationsportfolio en de gebruikersvergoeding voor het spoor. Gaat dit wetsvoorstel er niet juist toe leiden dat er extra getouwtrek gaat ontstaan tussen bijvoorbeeld de NS, regionale vervoerders en overheden?

In hoeverre is de staatssecretaris tevreden met de huidige inzet van ProRail en NS om tot meer transparantie te komen richting andere vervoerders, richting de overheid en richting de politiek? Is dat niet eigenlijk al genoeg om ervoor te zorgen dat er transparantie is, als er naast die transparantie duidelijkheid is richting andere vervoerders en overheden over de tarieven, de voorwaarden die gesteld worden en de afwegingen die worden gemaakt?

Ook met de huidige opstelling van de ACM is de SP op zijn zachtst gezegd niet content. Er worden vaak boude uitspraken gedaan die vervolgens niet hard gemaakt kunnen worden. Ook mengde de ACM zich zonder problemen in een publiek debat, door bijvoorbeeld te stellen dat het volledig opengooien van het spoor voor concurrentie ten gunste zou komen van de reiziger, terwijl hier geen onderbouwing voor is. Bij de concessie in Limburg zien we wederom dat de ACM stelt dat de NS onjuist heeft gehandeld bij de aanbesteding. De NS is het hier niet mee eens, wat mogelijk weer zal uitmonden in een rechtszaak. Dat is een zeer slechte ontwikkeling. Dit leidt immers allemaal af van waar het om gaat, namelijk een goed en betrouwbaar spoor.

Ook moet in deze situatie geld dat normaal ten goede komt aan de reiziger, worden ingezet voor het voeren van procedures. Kan de staatssecretaris hierop ingaan? Hoeveel geld is hiermee gemoeid? Waarom laten we dit gebeuren?

De heer **Van Helvert** (CDA):
De heer Bashir maakte een korte opmerking over de uitspraken van de ACM inzake de gedragingen van NS bij de aanbesteding in Limburg. Ook bij zijn interruptie ging het hier

al even over. Is de heer Bashir het volgende met mij eens? Een organisatie die wij als autoriteit hebben bestempeld en die een rapport wil uitbrengen, moet dat rapport zelfstandig kunnen uitbrengen. Daarvoor hoeft zij niet in discussie te gaan met een gereguleerde instantie. Als regulator zou de autoriteit daarbij het heft in eigen handen moeten kunnen nemen. Is de heer Bashir het daarmee eens?

De heer **Bashir** (SP):
Een regulator kan allerlei bevindingen hebben, maar men moet die bevindingen natuurlijk wel kunnen onderbouwen. Het zou logisch zijn als de regulator, voordat hij met zulke bevindingen naar buiten zou komen, eerst degene die wordt aangesproken in de gelegenheid zou stellen om erop in te gaan. Het zou dus heel logisch zijn als NS de mogelijkheid zou krijgen om te reageren op het rapport en zijn bevindingen zou kunnen geven.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik neem aan dat de heer Bashir weet dat de NS al in de gelegenheid is gesteld om te reageren. De NS heeft ook al een reactie gegeven. Maar blijkbaar is de NS het niet eens met wat er staat. Als een autoriteit, dus een organisatie die wij hier in de Tweede Kamer als autoriteit bestempelen, een rapport wil uitbrengen waarin zij een gereguleerde, in dit geval de NS, een aantal verwijten maakt, moet deze autoriteit dit rapport kunnen publiceren. Is de heer Bashir dat met mij eens?

De heer **Bashir** (SP):
Ik ben voor vrijheid van meningsuiting, dus iedereen kan schrijven wat hij wil. Het lijkt mij echter ook logisch dat degene die wordt aangesproken, in dit geval dus de NS, de gelegenheid krijgt om daarop te reageren. In dit geval zijn vergaande en boude uitspraken gedaan. In zo'n geval moet de rechter zich daarover eventueel kunnen uitspreken. Ik zeg dit temeer omdat een meerderheid in de Kamer, tegen de wil van de SP in, deze mogelijkheden heeft geschapen. Vervoerders kunnen elkaar voor de rechter slepen. Het is dus heel raar dat de heer Van Helvert nu zegt: iedereen kan dit doen, maar de NS mag dit niet doen. Óf de heer Van Helvert zegt: we stoppen ermee. Óf hij zegt: laat iedereen zijn gang maar gaan. Ik wil overigens graag dat hij zegt: we stoppen ermee. Ik wil graag dat partijen elkaar niet voor het gerecht gaan slepen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik wilde aanvankelijk interrumpeerden. Vervolgens dacht ik: ik wacht nog heel even. Maar toen zei de heer Bashir iets heel intrigerends, namelijk: we stoppen ermee, want dat is wat de SP wil. Kan de heer Bashir misschien nog eens even toelichten hoe ik dat dan praktisch moet zien? Wat betekent "we stoppen ermee"? Stopt de ACM dan? Stopt de concurrentie? Wat stopt er nou precies?

De heer **Bashir** (SP):
De SP heeft inderdaad geen behoefte aan concurrentie op het spoor. Volgens de SP ziet de volksvertegenwoordiging toe op de prestaties van het eigen staatsbedrijf. Als er dingen niet goed gaan, moet de volksvertegenwoordiging ingrijpen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Maar er ís op dit moment sprake van concurrentie op het spoor. Ik weet dat de heer Bashir daar geen voorstander van is. Het staat hem en de SP natuurlijk vrij om daarover een mening te hebben, maar de realiteit is dat er concurrentie op het spoor is. We hebben daarbij een toezichthouder ingesteld die erop moet toezien dat het daarbij om eerlijke concurrentie gaat. Ik kan de SP van veel betichten, maar niet dat die partij voorstander zou zijn van oneerlijke concurrentie. Dan is het toch belangrijk dat we een sterke toezichthouder hebben? Is de SP het met D66 eens dat we in de huidige situatie een sterke toezichthouder nodig hebben, ook als je het misschien oneens bent met zo'n sterke toezichthouder?

De heer **Bashir** (SP):
Mevrouw Van Veldhoven zegt eigenlijk: als dit zo is, dan is dat misschien zo. Nee, daar ga ik natuurlijk niet op in. De SP is niet voor concurrentie, dus wij hoeven ook geen toezichthouder die vervolgens de concurrentie gaat versterken. Nee, laten we er zo snel mogelijk mee kappen. Overigens is er eigenlijk helemaal geen concurrentie, want het zijn buitenlandse staatsbedrijven die hier opereren en zich hier gedragen alsof ze een marktpartij zijn. In feite zijn het echter staatsbedrijven. Zulke partijen opereren hier en doen net alsof er sprake is van een vrije markt, maar daarvan is geen sprake. We moeten daarom niet doen alsof er sprake is van een vrije markt, en ook nog eens een markttoezichthouder gaan aanstellen die toezicht zou moeten houden op zo'n markt.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik heb twee vragen. De eerste is of we binnenkort van de SP een voorstel kunnen verwachten om de ACM af te schaffen. De tweede vraag gaat over het volgende. De heer Bashir heeft inderdaad steeds zijn afkeer uitgesproken over procedures en dergelijke zaken die hieruit voortkomen. Die afkeer heeft hij niet onder stoelen of banken gestoken. Misschien kan hij zich daarom vinden in de ex-antetoets die ik samen met het CDA voorstel. Dat scheelt namelijk een hoop procedures. Er is nu namelijk sprake van toezicht achteraf. In het amendement wordt toezicht vooraf beoogd. Daarmee voorkom je een hoop procedures achteraf. Dat zou de heer Bashir er misschien toe kunnen brengen om voor het amendement te stemmen. Hij kan wel vinden dat het heel anders zou moeten, maar deze redenering zou de SP er misschien van kunnen overtuigen om toch voor het amendement te stemmen.

De heer **Bashir** (SP):
Op de eerste vraag is het antwoord nee. Op de tweede vraag, waarop het antwoord overigens ook nee is, wil ik uitgebreider ingaan. De VVD en het CDA stellen een amendement voor waarin een toets vooraf wordt ingesteld. Dan is mijn conclusie heel duidelijk. Mevrouw De Boer heeft in de Kamer blijkbaar niet goed opgelet, waardoor zij wetsvoorstellen heeft gemaakt die niet deugen. Die werken dus blijkbaar niet zo goed, waardoor er een toets vooraf nodig is. De concurrentie had niet ingesteld moeten worden of anders ingericht moeten worden.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik kan echt geen chocola maken van de antwoorden. De heer Bashir maakt gehakt van de ACM en hoe zij werkt. We kunnen van de SP dus geen voorstel tegemoetzien om de ACM af te schaffen. Dan accepteert de SP de ACM wel als autoriteit, als toezichthouder op het spoor, maar het is het een of het ander. Het is hom of kuit. Dan accepteert de heer Bashir ook de adviezen die ze geeft. Anders moet hij voorstellen om de ACM af te schaffen. Daarnaast wil ik hem toch nog proberen te overtuigen van het prachtige amendement dat wij gaan indienen. De heer Bashir kan het inderdaad oneens zijn met alles, met de gehele marktwerking op het spoor. We hebben nu eenmaal die marktwerking. Hij zou met zijn collega's kunnen sparren over het toch aannemen van dit amendement, want dat voorkomt een hoop procedures. Ik vind dat hij de verkeerde antwoorden geeft na het betoog dat hij hiervoor hield.

De heer **Bashir** (SP):
Nog meer concurrentie is niet de oplossing voor het spoor. De oplossing is dat wij goede spoorbedrijven moeten hebben die in handen zijn van de overheid en waarop via democratische zeggenschap door overheden toezicht gehouden wordt. Als het niet goed gaat, kan de volksvertegenwoordiging ingrijpen, de verantwoordelijke staatssecretaris naar de Kamer roepen en zeggen wat er beter moet. Als je concurrentie organiseert en een markttoezichthouder instelt terwijl er geen markt is, ben je niet op de goede weg. Er is geen markt. Er zijn staatsbedrijven uit andere landen die hier opereren. Legt u mij eens uit waarom hier sprake is van een markt.

De **voorzitter**:
Mijnheer Van Helvert, u hebt al een interruptie gehad.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat ging over een ander onderwerp. Dit gaat over de ACM. Daar maakt de heer Bashir opmerkingen over. Ik wil de heer Bashir daar heel kort over bevragen.

De **voorzitter**:
Heel kort dan. Er zijn al verschillende vragen over gesteld.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Accepteert de SP de ACM als scheidsrechter in dit spel of niet?

De heer **Bashir** (SP):
Ik zie hier geen rol weggelegd voor de ACM.

De **voorzitter**:
Dat is, denk ik, een helder antwoord.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Als dat zo is, kan ik niet anders dan concluderen dat de SP het niet durft te zeggen, maar eigenlijk zegt: wat de ACM zegt, interesseert ons helemaal niet.

De **voorzitter**:
Dat is uw conclusie. Hebt u nog een vervolgvraag? Ik zie dat dat niet zo is. Dan vraag ik de heer Bashir om zijn betoog te vervolgen.

De heer **Bashir** (SP):
Ik constateer wel dat de ACM en haar bestuurders nogal boude uitspraken doen. Uit wat zij hebben voorgesteld, begrijp ik dat zij voorstander zijn van nog meer liberalisatie van het spoor. Volgens mij hebben we de volksvertegenwoordiging voor dit soort zaken. De Tweede Kamer gaat daarover. De ACM voert nu in feite een campagne om het spoor nog verder te liberaliseren. Dan hebben we een toezichthouder die politieke besluiten neemt. Ik vraag me af of we die weg op willen gaan.

Dan ga ik in op het amendement van CDA en VVD. Zij willen dat de ACM zonder enige controle vooraf van wie dan ook gaan bepalen wat er op het spoor moet gebeuren. Vindt de staatssecretaris dat deze vorm van zogenaamd ex-antetoezicht wenselijk is? Deelt zij de mening dat dit uiteindelijk politieke afwegingen zijn die de Kamer moet maken?

De SP vindt het ook merkwaardig dat de ACM een rol krijgt in het al dan niet verlenen van toestemming aan internationale personenvervoerders om internationale treindiensten te mogen opstarten en daarbij ook de binnenlandse reizigers te vervoeren. De SP begrijpt dat dit valt binnen Europese afspraken, maar vraagt zich wel af hoever de bevoegdheid van de ACM hier eigenlijk in gaat. Gaat de ACM hier wel over? Geeft de Kamer hiermee geen bevoegdheden weg aan een toezichtinstantie? Kan de staatssecretaris daarop reageren?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De heer Bashir schetst een scenario waar ik niet veel van begrijp. De ACM kan toch alleen maar toetsen op basis van de regels die wij hier als Kamer stellen? Het gaat toch alleen maar om de vraag of we dat doen voordat er afspraken zijn gemaakt of dat we kiezen voor een ellenlange procedure nádat de afspraken met elkaar zijn gemaakt. Ik snap echt nog steeds niet welk punt de heer Bashir probeert te maken. Hij schetst hier een soort tegenstrijdigheid tussen de vraag of de ACM vooraf kan toetsen en de Tweede Kamer. Maar wij bepalen de regels. Wij geven de ACM de instrumenten waarmee zij kan werken. Dat doen wij. Dan is de vraag: gaat zij vooraf of achteraf aan het werk? Ik wil graag van de SP-fractie een fundamentele reden horen waarom zij dat dan liever achteraf heeft dan vooraf.

De heer **Bashir** (SP):
Ik wil het allebei niet. Volgens mij moet mevrouw Van Veldhoven haar oren uitspoelen, want ik heb hier meerdere keren naar voren gebracht dat ik helemaal geen toezicht door de ACM wil, niet vooraf en niet achteraf. Als hier wetsvoorstellen worden voorgelegd waarmee de ACM bevoegdheden krijgt, die weer aanvechtbaar zijn, dan zal dat leiden tot meer procedures: rechtszaken tegen besluiten en beslissingen van de ACM, rechtszaken tegen overheden en rechtszaken tussen vervoerders onderling.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De heer Bashir is toch een beetje los van de werkelijkheid, want er is concurrentie op het spoor, al wil hij dat niet. De SP wil blijkbaar liever in een alternatieve werkelijkheid leven, maar er is concurrentie op het spoor. Nu hoor ik de SP-fractie herhalen dat de ACM maar moet worden afgeschaft en dat er dan maar niemand moet toezien op de concurrentie op het spoor. Ik hoor echter nog steeds geen enkel argument waarom je liever achteraf dan vooraf discussie zou willen hebben. En dat vind ik jammer, want ik ken de SP als een partij die altijd haar punt weet te onderbouwen.

De heer **Bashir** (SP):
Dan moet mevrouw Van Veldhoven toch beter luisteren, want ik zeg net: ik wil ze allebei niet. Kan zij dat niet begrijpen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter, ...

De **voorzitter**:
Nee, nee, nee, mevrouw Van Veldhoven. Dit wordt een eindeloos debatje.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik zal er geen eindeloze discussie van maken. U zult ook geen vraag horen. Ik constateer alleen maar dat de heer Bashir niet in staat is een antwoord te geven op mijn vraag. Dat is dan zo. Daar zullen wij het dan mee moeten doen, helaas.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog, mijnheer Bashir.

De heer **Bashir** (SP):
Er wordt hier gesproken over concurrentie terwijl er geen concurrentie is. Wij hebben staatsbedrijven die hier vanuit Duitsland en Frankrijk opereren onder het mom van concurrentie, maar er is geen concurrentie. Sterker nog, ...

De **voorzitter**:
Vervolgt u uw betoog.

De heer **Bashir** (SP):
... mij valt ook op dat er steeds weer een vergelijking wordt gemaakt tussen het spoor en de energiemarkt. Dat voorbeeld haalde de staatssecretaris naar voren. Die vergelijking gaat op papier misschien op als het om concurrentie gaat, maar in de praktijk totaal niet. Bij het spoor is de reiziger immers zelf onderdeel van de reis, terwijl bij stroom de stroom gewoon uit het stopcontact komt en vooral de administratieve handeling zorgt voor concurrentie. Daarnaast kunnen mensen bij stroom zelf de keuze maken om over te stappen, terwijl bij het spoor de overheden met elkaar op papier keuzes maken en uiteindelijk de keuze maken om de ene of de andere vervoerder aan te nemen.

De recente kwestie in Limburg houdt de gemoederen bezig. Die hangt ook samen met het voorliggende wetsvoorstel, want de vraag is: gaan wij nou nog meer juridische zaken toelaten op het spoor of juist niet? Het doet ongetwijfeld veel pijn om een aanbesteding te verliezen van de NS. Veolia en Arriva zetten die partij continu weg als een niet presterende monopolist. Helaas is de aanbesteding in Limburg niet op oneerlijke gronden verloren door Veolia, zoals wordt gesteld.

Feit is dat uit uitgelekte mails, die niet worden ontkend, in tegenstelling tot het rapport van de ACM — althans dat staat nog niet vast — blijkt dat Veolia na onderling overleg met Arriva besloten had om strategisch boven de prijs te bieden om zo de aanbesteding doelbewust te verliezen. Daarna wilde men met procedures en rechtszaken de huidige concessie zo lang mogelijk rekken om zo veel mogelijk geld te verdienen. Eerst werd dit uiteraard ontkend. Later bleek het bod inderdaad te hoog te zijn. Ten slotte werd dit ook nog eens bevestigd door de uitgelekte mails. Dit was voor de ACM ook een reden om het rapport niet meteen openbaar te maken, want zij had haar werk niet goed gedaan. Het waren de Veolia's en Arriva's van deze wereld die hadden samengespannen tegen de NS. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: moeten wij hier geen lessen uit leren? Is het nu niet tijd om in te grijpen in plaats van nog meer advocaten en juristen op het spoor toe te laten?

☐

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. We bespreken vandaag de wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de implementatie van de Europese richtlijn tot instelling van één Europese spoorwegruimte. De nieuwe Europese richtlijn herschikt en vervangt drie van de eerdere richtlijnen. Dan gaat het om de ontwikkeling van spoorwegen in de gemeenschap, zoals dat dan heet, de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit. De belangrijkste veranderingen in deze richtlijn en in de wet zijn natuurlijk de verbetering van en de eerlijke toegang tot het spoor en de daarbij behorende diensten en dienstvoorzieningen en versterking en uitbreiding van de positie van de toezichthouders op de spoormarkt. Dat past bij de ambities van de Lange Termijn Spooragenda.

Naast de rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeiende kosten kan ook een heffing voor capaciteitsgebrek en een heffing voor milieueffecten worden gerekend tot deze nieuwe wet. Daar heb ik een aantal vragen over, met name over de prikkels die kunnen worden ingebouwd, dus de heffingen of de kortingen. Is het kabinet bereid die prikkels toe te passen, en op welke wijze en hoe wordt de duurzaamheid en misschien wel de capaciteit daarmee bevorderd? Kortom, hoe worden die prikkels in werkelijkheid vorm gegeven? Nu staan ze namelijk alleen nog op papier.

Ik kom toe aan de toegang tot dienstenvoorzieningen en de levering van diensten. De richtlijn schrijft voor dat toegang tot dienstenvoorzieningen en de levering van diensten non-discriminatoir moet zijn. Het gaat dan om toegang tot voorzieningen die nodig zijn om materieel te onderhouden en van brandstof te kunnen voorzien, om het wassen van de treinen en om reparatiewerkzaamheden. Er worden eisen

gesteld aan de te hanteren toegangsvoorwaarden, tarifering en transparantie. In het kader van het creëren van een gelijk speelveld ten behoeve van een doelmatige benutting van de dienstenvoorzieningen worden ook strenge eisen gesteld aan de toegang tot bepaalde diensten. Daar komt de rol van de ACM, al eerder vanavond genoemd, aan bod. Die wordt aangescherpt en ook uitgebreid. Dat sluit aan bij een eerdere wens van de Kamer en bij de eerdere aanbevelingen van de ACM zelf.

Daarnaast heeft NS aangegeven dat hij het belang van transparantie inziet, zodat hij transparant zal zijn over een aantal toegangsvoorwaarden en vergoedingen, vooruitlopend op de richtlijn over diensten en voorzieningen op stations. Dat is goed. De richtlijn beoogt ook de rol van de nationale toezichthouder te versterken door eisen te stellen aan onafhankelijkheid, versterking van het instrumentarium en inrichting van een netwerk van toezichthouders in de lidstaten. Dat zijn allemaal goede zaken. Dan kom ik aan het onderwerp waarover het vanavond het meest is gegaan: het generieke ex-antetoezicht. Het kabinet is daar geen voorstander van. Ik heb er een aantal vragen over. Het kabinet is zoals gezegd geen voorstander van meer generiek ex-antetoezicht. Is het wel voorstander van meer specifiek ex-antetoezicht? Waarom dan op het ene onderdeel wel en op het andere onderdeel niet? Kan dat wat meer worden onderbouwd? Die onderbouwing hebben wij in de stukken namelijk beperkt kunnen vinden. Het is interessant om te weten wat het verschil tussen het een en het ander betekent. Iedereen heeft daar wel een beeld bij, maar de vraag is hoe dat in de praktijk uitwerkt.

Samenwerking is altijd beter en effectiever dan alleen sanctionering. Nu gaat deze wet voornamelijk over sanctionering. Maar zitten er ook aspecten van samenwerking in deze wet? Waarom vraag ik dat? Ik denk dat de Nederlandse reiziger in de ov-markt, die eruitziet zoals ze eruitziet, daar meer behoefte aan heeft dan aan alleen maar toezicht. Versterking van toezicht kan bijdragen aan betere dienstverlening, maar met name de samenwerking is gezien de aard van de Nederlandse ov-markt ook van belang.

De heer **Madlener** (PVV):
Deze richtlijn beoogt volgens de memorie van toelichting dat wordt gekomen tot één Europese spoorwegruimte: "verdere integratie van de Europese spoorwegen wordt gezien als een essentieel onderdeel van het tot stand brengen van een Europese interne markt, ook voor het spoor." Steunt de PvdA die toekomstvisie?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik denk dat we een onderscheid moeten maken. Aan de ene kant is er één spoorwegruimte op het gebied van technische eisen of standaarden en dergelijke. Aan de andere kant, als de heer Madlener het heeft over de marktwerking op het spoor en één spoorwegruimte waarin meer marktwerking, aanbestedingen et cetera zitten, kent hij het standpunt van de PvdA op dat gebied. De PvdA is nooit voorstander van meer marktwerking op het spoor. De situatie in Nederland is dat het hoofdrailnet gegund is aan één partij: de NS. De PvdA is daar erg blij mee, blij dat dit in het regeerakkoord staat en blij dat zij ervoor heeft kunnen zorgen dat ons nationale spoorbedrijf de komende tien jaar op het Nederlandse spoor rijdt. Dat stond voor de PvdA voorop. Waarom? Nederland heeft een klein en complex spoornetwerk. Voor de reiziger is het belangrijk dat overstappen en dienstverlening goed en efficiënt verlopen. Dat kan door zo'n complex netwerk in één hand te houden, is de filosofie van de PvdA daarbij.

De heer **Madlener** (PVV):
Wat de PvdA hier inbrengt klinkt wel aardig, maar de werkelijkheid laat zien dat het in Limburg gruwelijk is misgegaan met de aanbesteding. De belastingbetaler wordt daarvan de dupe. Er worden nu rechtszaken gevoerd. Dit kan een heel slepende kwestie worden. Is de heer Hoogland het met ons eens dat we de staatssecretaris onmiddellijk naar Limburg moeten sturen om orde op zaken te stellen en de verdere rechtszaken te laten stoppen, dat het rapport van de Autoriteit Consument & Markt openbaar moet worden en dat de regering verantwoordelijkheid moet nemen in de kwestie in Limburg? Is de heer Hoogland dat met ons eens en is hij bereid om de oproep te steunen die ik straks daartoe zal doen?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik vraag mij af of het verstandig is om de staatssecretaris, die uit Groningen komt, naar Limburg te sturen. Daarnaast is zij al gedeputeerde geweest. Of zij dat nu moet worden? Dat lijkt mij niet verstandig. De formatie in Limburg is bij mijn weten nog bezig. Maar ik begrijp wat de heer Madlener bedoelt, namelijk of wij ons nu moeten gaan bemoeien met de situatie daar. Dat lijkt mij om meerdere redenen niet verstandig. Ik zal er een aantal noemen. De aanbesteding is een verantwoordelijkheid van de provincie zelf. Er zijn nog een aantal zaken onder de rechter. Nu weet ik dat de PVV altijd minder moeite heeft met het oordelen voordat een rechter dat gedaan heeft dan mijn partij, maar het lijkt mij verstandiger om dat af te wachten. En ja, ik heb er ook wel een oordeel over. Dat is misschien weer anders dan dat van de heer Madlener: ik denk dat we nu eventjes niets moeten doen. Dat is altijd lastig voor de Tweede Kamer, maar we moeten het even daar laten liggen waar het thuishoort: in Limburg.

☐

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Ik kan het kort houden, want in de interruptiedebatjes is ons standpunt al duidelijk geworden. De PVV steunt geen verdere stappen richting een Europese interne markt voor het spoor. De PVV ziet meer concurrentie niet zitten. Wel hebben we besloten tot een aanbesteding in Limburg. Dat is nu net waar het heel erg misgaat. Laat daarom het rapport van de ACM, dat uitgelekt is, zo snel mogelijk openbaar worden. Er is nu een kort geding bezig, maar dat hoeft dus niet lang te duren. Laten we het debat verder voeren als we de uitslagen en het rapport hebben en we die zaken hier kunnen bespreken.

Volgens de uitgelekte bevindingen lijkt het er namelijk op dat de aanbesteding niet eerlijk verlopen is. Dat is in de ogen van de PVV onacceptabel. De PVV is niet voor aanbestedingen, maar als we aanbesteden — Limburg heeft er zelf voor gekozen, ook met steun in de Kamer — moet dat wel honderd procent transparant en eerlijk plaatsvinden. Anders is de Limburger, de belastingbetaler, de dupe. Met alle rechtszaken die er nu aankomen wordt het allemaal nog duurder. Die kosten namelijk veel geld en tijd. Daarom

doe ik een beroep op de staatssecretaris om direct naar Limburg af te reizen als zij opgeknapt en uitgeziekt is; ik heb begrepen dat zij zich niet helemaal lekker voelt. Zij moet daar met de partijen aan tafel gaan zitten om te bekijken of er een oplossing te vinden is buiten de rechter om, bijvoorbeeld of de aanbesteding wellicht opnieuw gedaan moet worden. Wat er uitgelekt is, ziet er namelijk niet goed uit. Ik hoop dat op die manier snel tot een oplossing gekomen kan worden en dat we verdere rechtszaken niet meer hoeven af te wachten. Ik denk dat het beter is voor Limburg dat er snel een oplossing voor komt. Is de staatssecretaris bereid, dat rapport zo snel mogelijk openbaar te maken en naar Limburg af te reizen om daar in overleg te treden met alle partijen?

De heer **Hoogland** (PvdA):
De heer Madlener wil dat er snel ingegrepen wordt in Limburg en dat we — boem! — in één keer door een lopende aanbesteding heen gaan. Mijn vraag aan de heer Madlener was: u had zelf regeringsverantwoordelijkheid toen de aanbesteding van de hogesnelheidslijn plaatsvond en daar van alles mis mee was; wat hebt u toen gedaan om ervoor te zorgen dat de HSL zo snel mogelijk weer ging rijden? Toen was de PVV nergens te bekennen. De voorstellen van de PvdA om het opnieuw of anders te doen, steunde de PVV niet. Maar nu wil u bij een andere overheid ingrijpen. Ik begrijp dat niet, want toen u erover ging deed u niets.

De heer **Madlener** (PVV):
U kunt mij toch niet zoiets als de aanbesteding van de HSL in de schoenen schuiven. Dat gaat me iets te ver. De PvdA zit in Limburg in het college dat direct verantwoordelijk is voor de aanbesteding. Er is ook een PvdA-staatssecretaris die afwacht. Ik doe dus de oproep om actie te ondernemen en met de partijen in overleg te treden. Het lijkt mij een goede zaak als dat gebeurt. Ik zou niet weten waarom de PvdA zo'n oproep niet zou steunen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik begrijp dit antwoord echt van geen kant. U regeerde toen zelf. Als regeren, zoals wij in Limburg doen, het criterium is om te kunnen ingrijpen, dan had u dus kunnen ingrijpen, want u regeerde mee.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik begrijp nu de vraag van de collega niet helemaal, want wij hebben niet geregeerd.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik hoor de heer Madlener zeggen dat de staatssecretaris acuut moet afreizen naar Limburg. Ik heb daar een vraag over, want volgens mij ligt het probleem niet zozeer in Limburg. Daar is de aanbesteding eigenlijk vlekkeloos verlopen, met applaus en bloemen van de PVV in de Staten aldaar. Het probleem is dat de ACM de NS nogal wat kwalijk neemt. De NS zit niet zozeer in Limburg, maar in het centrum van het land. Is de heer Madlener het dus met mij eens dat het probleem niet zozeer in Limburg ligt, maar dat het probleem in de gedragingen van de NS ligt, waarover de ACM een oordeel heeft gehad?

De heer **Madlener** (PVV):
Ja, dat ben ik met de collega van het CDA eens. Misschien is het dus beter om te vragen of de staatssecretaris bereid is de partijen uit te nodigen in Den Haag om hier tot een oplossing van de ontstane situatie te komen. Ik wil er echter wel bij zeggen dat een nieuwe aanbesteding niet uitgesloten kan worden. Als de conclusies uit het uitgelekte rapport waar zijn, dan is die aanbesteding zo slecht verlopen dat het geen eerlijke situatie is. Daar moet snel een oplossing voor komen. Ik ben het met de heer Van Helvert eens en zou zeggen: nodig de partijen hier uit. Ik reken dan ook op een pleidooi in die trant van het CDA.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Een eeuw en 40 jaar geleden, in 1875, werd de Spoorwegwet vastgesteld. Tot op heden is die wet nog steeds van kracht. Na 140 jaren — als het klopt dat de niet in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen genoemde spoorwegen die nog wel feitelijk aanwezig zijn, onder de oude Spoorwegwet van 1875 vallen — geldt die wet nog steeds voor Maastricht-Lanaken tot aan de grens, Santpoort Noord-IJmuiden, Nijmegen-Kranenburg tot aan de grens, en Roermond-Vlodrop tot aan de grens richting Dalheim. Verschillende van die lijnen staan op dit moment vrolijk te roesten. Die spoorlijnen zijn ecologische verbindingen geworden. Andere lijnen zijn echter nog in gebruik.

De Spoorwegwet van 1875 is gemaakt door de graaf Van Lynden van Sandenburg. Koning Willem III was toen staatshoofd. We zijn nu qua staatshoofd vijf generaties verder. Van Lynden van Sandenburg behoorde tot de orthodox-protestantse conservatieven, die sympathiseerden met de antirevolutionairen. Het was dus een heel goede wet. Die laatste zin komt vooral van mijn medewerker en niet zozeer van mij, zoals u zult begrijpen, voorzitter. De wet was in ieder geval zo goed dat hij het nog steeds doet. Deze minister sloot het verdrag met België over de aanleg op Nederlands grondgebied van de IJzeren Rijn; daar praten we dus ook al 140 jaar over. Mijn vraag is of deze wet, na een diepe buiging aan voormalig minister Van Lynden van Sandenburg, niet eindelijk ingetrokken kan worden. Het wetsvoorstel bevat diverse delegatiebepalingen en het voorziet niet in betrokkenheid van de Kamer bij de totstandkoming van alle lagere regelgeving op basis van deze bepalingen, bijvoorbeeld via een voorhangprocedure.

Dan ga ik nu naar wat ook voorligt en naar de markt op het spoor. Wat gaat er goed? Laten wij dat niet vergeten te vermelden, want het gaat ook heel goed. Dat mag zeker gezegd worden van bijvoorbeeld de Valleilijn bij Barneveld. Die is zonder meer een succes onder de werking van de huidige Spoorwegwet. De Valleilijn is eigenlijk zo'n succes dat hij bijna bezwijkt onder zijn eigen succes en dat wij daar ook weer naar moeten kijken.

De aanbesteding in Limburg heeft recentelijk plaatsgevonden. Dat is een voorbeeld van iets wat niet zo goed is gegaan. De ACM komt tot de harde slotsom dat de concurrentie in Limburg belemmerd is. De ACM en NS hebben zelf al in de media gecommuniceerd dat de concurrentie belemmerd is en dat NS moedwillig de informatievoorziening vertraagd heeft. NS lapte de verplichting tot kostenoriëntatie aan de laars en rekende commerciële prijzen waar dat niet mocht en ook zonder die te onderbouwen.

NS spande een kort geding aan bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven tegen het besluit van de ACM naar aanleiding van de klachten over de aanbesteding van het openbaar vervoer in Limburg. NS verschilt inhoudelijk van mening met de ACM over de vraag of NS een artikel uit de Spoorwegwet zou hebben overtreden of niet. Ook al leidt het besluit van de ACM vooralsnog niet tot een boete of een handhavingsverzoek, toch verzoekt NS de rechter om zich uit te spreken over dit geschil.

Zolang die zaak onder de rechter is, kiest NS ervoor om geen nadere inhoudelijke toelichting te geven en daarmee laat NS belanghebbenden in het ongewisse. Die lijn kiest de staatssecretaris ook. Zolang dit onder de rechter is, geeft zij geen inhoudelijk commentaar en daarmee laat ook zij belanghebbenden in het ongewisse. In dit specifieke geval is het de vraag hoelang het kabinet blijft doen alsof er niets aan de hand is. Hoelang blijft de staatssecretaris nog wachten totdat NS de eigen onderzoeken naar de interne misstanden heeft afgerond? Hoelang wachten wij nog totdat de vertragingstactieken van de beklaagde in het ACM-rapport op zijn?

Wanneer mogen wij het rapport van de ACM inzien en bediscussiëren? Dat is het rapport over de gedragingen van NS dat ik al op mijn bureau heb liggen en de staatssecretaris ook. Ik doel op het rapport waarover NS en de ACM zelf al gecommuniceerd hebben in de media. Wanneer trekt de staatssecretaris de verantwoordelijkheid naar zich toe om dit op te lossen? Het kabinet is de enige aandeelhouder van NS. Wanneer zegt het kabinet: nu is het genoeg; dit willen wij niet? Hoe is het mogelijk dat een woordvoerder namens het kabinet zegt dat de bewindspersonen bovenop het reilen en zeilen van NS zitten, terwijl de staatssecretaris ook zegt dat zij, als hoofdaandeelhouder, niets wist van de gedragingen van NS?

Nu wachten wij weer totdat het misgaat. Bij de aanbesteding van de lijnen Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede spelen dezelfde problemen als in Limburg. De deadline voor de inschrijving is 22 april. Naar aanleiding van de casus in Limburg vindt het CDA een ruime ex-anteregulering noodzakelijk. Er moet niet alleen achteraf, ex post, maar ook vooraf controle door de ACM plaatsvinden. Bovendien moet er stevig toezicht zijn, inclusief alle bevoegdheden die nodig zijn om problemen te voorkomen voordat ze ontstaan. Er moet een sterke scheidsrechter zijn met genoeg kaarten op zak om sancties uit te delen. De ACM moet vooraf erbij betrokken zijn en niet alleen maar achteraf, als ze te weinig tijd overhoudt om nog op te treden en een last onder dwangsom geen zin meer heeft. De ACM is een autoriteit, maar zij kan nu niet als zodanig optreden.

De heer **Bashir** (SP):
De heer Van Helvert haalt een ongepubliceerd, uitgelekt rapport aan. Dat kan nog niet onderbouwd worden en daarom is het nog niet gepubliceerd. Hij negeert volkomen de niet ontkende, uitgelekte e-mails waaruit blijkt dat verschillende vervoersbedrijven, buitenlandse staatsbedrijven, samenspannen tegen onze NS. Waarom negeert de heer Van Helvert die e-mails? Daaruit blijkt immers dat verschillende vervoersbedrijven hebben samengespannen om NS pootje te lichten.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik wou net beginnen over de e-mails, dus het is niet zo dat ik deze negeer. De e-mails gaan ook over die aanbesteding. Zij moeten ook meegenomen worden. De vraag aan de staatssecretaris is hoelang wij nog wachten met ingrijpen. Hoelang laten wij al die partijen nog onderling vechten, terwijl wij weten dat er iets niet goed zit? Op dit specifieke punt moeten we niet wachten totdat het rapport officieel door de ACM is vrijgegeven. We weten dat de ACM dat vrij wil geven, want dat heeft zij in de media gecommuniceerd. Blijkbaar mag dat niet door verzet van de NS.

Ik vind het raar dat degene die wordt gereguleerd, namelijk de NS, met de regels die wij hier stellen, de regulator, de scheidsrechter, de ACM kan verplichten om iets niet te publiceren wat deze onderzocht heeft. Dat kan toch niet? Als we de Autoriteit Consument & Markt een autoriteit noemen met een hoofdletter A, dan kan het toch niet zo zijn dat deze afhankelijk is van de gereguleerde? Dat is in dit geval de NS, maar dat kan ook Veolia zijn of Arriva of wie dan ook van die e-mails. Zij kunnen toch niet die autoriteit onder druk zetten om iets niet te publiceren?

Daarom ben ik er ook voor dat we nu ingrijpen, want we weten dat hier iets niet lekker loopt en wij zijn wel hoofdaandeelhouder van de Nederlandse Spoorwegen, met een publieke taak en publiek geld. Daarom gaan wij er ook over.

De heer **Bashir** (SP):
Wij gaan zeker over de NS, dus ik ben blij dat ik de komende tijd de CDA-fractie aan mijn zijde zal treffen als wij in de Kamer dingen anders en beter willen. Ik ben blij om te horen dat de CDA-fractie dan niet zegt: daar gaan wij niet over. Mijn vraag ging over die e-mails. Daaruit komt het beeld naar voren dat vervoerders vooraf prijsafspraken hebben gemaakt. Uit het uitgelekte rapport blijkt dat de ACM daar totaal niet op ingaat. Hoe kunt u stellen dat de ACM haar werk goed doet en een autoriteit is met een hoofdletter A, terwijl zaken die niet door de beugel kunnen en die ons via de kranten bereiken, de ACM blijkbaar totaal zijn ontgaan?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Of het rapport rept over die e-mails of niet, dat kan ik niet weten. De NS heeft gevraagd om grote delen van het rapport onleesbaar te maken. Dat is ook mijn punt van kritiek, nu we het er toch over hebben. Toen wij aan de staatssecretaris vroegen om dat rapport openbaar te maken, terwijl het toen nog niet onder de rechter lag, werd er gezegd dat het vertrouwelijk was. Dat rapport was niet vertrouwelijk, maar over delen ervan had de NS gezegd dat het bedrijfsvertrouwelijke informatie was en dat hij niet wilde dat deze werden gelezen. Dat stuk was vertrouwelijk, maar bij al die andere zaken had de NS al de mogelijkheid gehad om te reageren, zoals ik al zei tegen de heer Bashir. De reactie van de NS dat hij het er niet mee eens is, maakt onderdeel uit van het rapport van de ACM. Alleen zijn daarin grote delen doorgestreept, zodat wij deze niet kunnen zien, dus ik kan ook niet zeggen of het rapport erover rept.

Ik vraag wel aan de staatssecretaris om deze case naar zich toe te trekken en om die e-mails en het rapport van de ACM daarbij te betrekken. Ik ben het met de heer Madlener eens dat we moeten zorgen dat het rapport zo snel mogelijk openbaar wordt. Laten we niet wachten totdat anderen

beslissen dat het openbaar wordt. Ik roep de staatssecretaris op om het naar zich toe te trekken.

Wat kunnen we zelf doen? Zelf kunnen wij iets veranderen, nu de Spoorwegwet voorligt. Daarom heb ik samen met de VVD-fractie het initiatief genomen om een drietal amendementen in te dienen. Een daarvan betreft de ruime ex ante-regulering die noodzakelijk is. De post- en telecomwetgeving kent die ook al. Ik weet niet of de vergelijking met de energiewetgeving die de heer Bashir maakte, helemaal opgaat, maar volgens mij die met de post- en telecomwetgeving wel. Er is voldoende ervaring opgedaan met ex ante of vooraf, dus dat kan ook op het spoor.

Momenteel kan de Autoriteit Consument & Markt alleen achteraf toezien op de naleving van de Spoorwegwet. Zij heeft hiertoe verschillende bevoegdheden, zowel ambtshalve als op basis van een klacht, door een geschilregeling. In Limburg is zowel door Veolia als door Arriva een klacht ingediend. De inzet van deze bevoegdheden heeft niet als effect gehad om knelpunten te bestrijden of te voorkomen. Het gaat om toezicht achteraf, het zogenoemde ex-posttoezicht. Dat is voor het doel van het toezicht, namelijk het laten werken van de spoormarkt, ineffectief, omdat duidelijkheid en transparantie over het verkrijgen van diensten en voorzieningen noodzakelijk is, voordat een vervoerder kan toetreden tot die markt. Anders kan hij immers geen goede kostenschatting maken voor het opstellen van een offerte. Deze duidelijkheid kan bereikt worden door het toezicht van tevoren te laten plaatsvinden. Dat is het zogenoemde ex ante. Dit gaat met deze wet ook beperkt gebeuren. De methode voor de toerekening van de kosten voor het minimumtoegangspakket wordt met de nieuwe wet ex ante door de ACM goedgekeurd. Dat is een begin, maar het CDA en ook de VVD — daar ben ik heel blij mee — willen verder. Ze willen een bredere ex-antebevoegdheid voor de ACM. Een voorbeeld hiervoor vinden we, zoals ik al heb gezegd, in de Postwet.

In de nota naar aanleiding van het verslag lezen we dat de Spoorwegwet nu drie Algemene Maatregelen van Bestuur kent die worden voorgehangen. Een ander amendement dat we indienen, over voorhang, dient tot invoering van betrokkenheid van de Kamer bij de totstandkoming van regelgeving die voortvloeit uit de Spoorwegwet. Op die wijze kan de Kamer haar gevoelens kenbaar maken over de verdere uitvoering van die wet.

We begrijpen dat er ook weer een nieuwe richtlijn van de EU op komst is. De implementatie van deze richtlijn heeft lang geduurd. Zou de volgende sneller kunnen worden geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving, zo vraag ik de staatssecretaris.

Voor het CDA moet de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) worden opengebroken op één punt. In de Lange Termijn Spooragenda zou de NS zich als hoofdtaak moeten richten op het hoofdrailnet. Die focus en opdracht zijn duidelijk. Daarna wordt het echter onduidelijk en dat geeft problemen. De NS mag ook meedingen naar regionale concessies en naar concessies in bus- en tramvervoer. Dat is een volstrekt grijs gebied. Daardoor heeft de NS volgens het rapport van de ACM bij de aanbesteding in Limburg voor problemen gezorgd. De vraag is ook hoe dat in het verleden is gegaan bij de lijn Gouda-Alphen a/d Rijn. Abellio, een dochter van de NS, heeft toen de aanbesteding gewonnen met kilometers voorsprong op de rest. Dit maakt nog eens duidelijk dat de LTSA niet deugt op dit punt. Het grijze gebied van de uitzondering lokt misbruikgedrag van de NS uit.

Overigens vindt niet alleen het CDA dit. Ik zeg dit niet alleen omdat ik dit zelf vind. In het onderzoek van Ecorys uit 2014 staat het volgende: "Met name bij NS kunnen potentiële mededingingsrechtelijke problemen spelen, omdat NS een prikkel heeft om andere vervoerders bij het aanbieden van dienstvoorzieningen en diensten op stations te benadelen." Ik ben dus niet de enige die dit zegt. Ecorys heeft dit naar aanleiding van de situatie in Limburg gezegd. Ecorys heeft het voorspeld, de NS doet het en de ACM concludeert het. En wat doen wij? Dat is de vraag. We wachten tot rapporten openbaar zijn. We wachten en wachten, terwijl we het wel weten. Daarom is het verstandig om de LTSA opnieuw open te breken en de taak van de NS alsnog te beperken tot alleen het hoofdrailnet. Wat vindt de staatssecretaris daarvan?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik ben verheugd dat de heer Van Helvert citeert uit het Ecorysrapport. Ik ken het zelf niet helemaal uit mijn hoofd, maar er wordt ook in aangegeven dat generiek ex-antetoezicht niet verstandig is. De heer Van Helvert zegt dat hij graag verder wil met een aantal aanbevelingen op basis van het Ecorysrapport, onder andere op het gebied van een eerlijke markt. Op het toezichtpunt zegt Ecorys echter iets anders. Kan de heer Van Helvert nog wat argumenten aanleveren waarom hij op het ene punt wel Ecorys wil volgen en op het andere niet? Dat maak ik namelijk op uit het amendement.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik ben het op dat punt inderdaad niet eens met het rapport van Ecorys. In de Postwet en de Telecommunicatiewet zien we namelijk dat een generieke ex-anteregulering wel goed werkt. Ik heb uit het Ecorysrapport geciteerd, omdat hierin heel nadrukkelijk wordt blootgelegd waar de pijn zit in de situatie tussen de NS en de overige aanbieders. Ecorys zegt heel duidelijk, klip-en-klaar, dat deze situatie in de Lange Termijn Spooragenda misbruikgedrag uitlokt. Daarom heb ik dat citaat gebruikt. Nogmaals, ik ben het er niet mee eens dat zij zeggen: ex ante, generiek, dat zou niet goed zijn. Als voorbeelden heb ik verwezen naar de Postwet en de Telecommunicatiewet.

De nieuwe Spoorwegwet gaat ook over de gebruikskostenvergoeding: de heffing voor het spoor die ProRail aan de gebruikers mag toerekenen voor de compensatie van zijn kosten. De klachten hierover zijn enorm groot en de concurrentiepositie van vervoer op het spoor van personen, maar zeker ook van goederen, staat op het spel. Daarover heeft de Kamer, met het CDA voorop, nu al enkele malen vragen gesteld. De eerste ronde vragen is beantwoord, maar over de antwoorden moet ik helaas zeggen dat ze weinig om het lijf hadden. De tweede ronde vragen staat nog open, maar vandaag moet de Kamer iets vinden van deze wet. Wanneer komen die antwoorden? Kan de staatssecretaris daarover in haar beantwoording al iets zeggen?

De stations zelf en het eigendom daarvan is een ander onderwerp. Er is onderzoek gedaan naar de wenselijkheid of onwenselijkheid van ontvlechting van NS-diensten, oftewel het spoorvervoer, en NS-stations. Daarbij moet de

NS het belang van winkels en reizigers constant tegen elkaar afwegen: geven we het geld uit aan de winkels of aan de reizigers? De NS heeft daarbij een machtspositie ten opzichte van andere vervoerders; zie de problematiek in Limburg waarover we het al uitgebreid hebben gehad. Het onderzoek wijst in de richting dat de stations niet afgesplitst zouden moeten worden. Dit is in de Kamer nog geen echt onderwerp van discussie geweest, terwijl de situatie in Limburg een nieuw licht op deze vraag werpt en het onderzoek van de ACM nog niet is afgerond. De vraag is dus of dit wetsontwerp een ontvlechting van de stations in de weg staat, of dat het zodanige piketpalen slaat dat het straks moeilijker wordt om de stations te ontvlechten dan op dit moment voorafgaand aan de behandeling van het wetsontwerp. Die vraag wil ik ook nog stellen. Tot zover mijn inbreng in eerste instantie.

De **voorzitter**:
Heeft de heer Madlener nog een vraag aan de heer Van Helvert?

De heer **Madlener** (PVV):
Nee, ik heb nog een klein punt van orde. Dit debat is, zoals ik verwacht had, grotendeels over Limburg gegaan. En terecht: er speelt van alles rond dat uitgelekte rapport. De staatssecretaris zal nu niet in eerste termijn antwoorden, maar schriftelijk antwoorden. Mijn verzoek is om dit debat te vervolgen als het rapport wel openbaar is. Ik heb begrepen dat het om een kort geding gaat. Het hoeft dus helemaal niet zo lang te duren. Ik wil vragen om alles op alles te zetten om de openbaarmaking van dit rapport af te wachten, zodat we het volwaardig kunnen betrekken bij dit debat. Ik vind het namelijk heel moeilijk om dit debat te voeren zonder dat we het rapport hebben. De heer Bashir ontkent de bevindingen nog min of meer. We hebben ze allemaal, maar goed. Ik vind het dus heel moeilijk om op deze manier verder te gaan. Ik ben benieuwd wat de collega's daarvan vinden.

De **voorzitter**:
De heer Madlener vraagt eigenlijk om uitstel van het vervolg van het debat tot het rapport openbaar is gemaakt. Ik moet wel aangeven dat er enige druk zit op de behandeling van dit wetsvoorstel. Maar ik wacht even af hoe de collega's erover denken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik wil de collega's een procedurevoorstel doen. We kunnen aan de Griffie vragen om ons de verschillende tijdlijnen te geven. Wanneer kunnen we het kort geding ongeveer verwachten en hoe hoog is de tijdsdruk? In de procedurevergadering kunnen we dat dan bespreken en vervolgens kunnen we onze voorkeur voor het plenaire vervolg aan de Griffie kenbaar maken. Anders bespreken we hier nu misschien iets met elkaar waarvan we niet precies weten welke kant het opgaat.

De **voorzitter**:
Ik denk dat het lastig is om dat ter plekke te bedenken. Een kort geding vindt in het algemeen redelijk snel plaats, maar je kunt niet van tevoren weten wanneer precies. Dat moet bij de rechtbank ingepland worden. Ik wil voorstellen dat we nu de beraadslaging sluiten. De staatssecretaris zal de hier gestelde vragen schriftelijk beantwoorden. Ik wil aan de staatssecretaris vragen wanneer de antwoorden gereed kunnen zijn. Dan weten we dat in ieder geval voor de planning van het vervolg van het debat. Is dat over een week, of twee weken?

Ik begrijp van de staatssecretaris dat het met Pasen ertussen twee weken is. Ik ga ervan uit dat het kort geding dan intussen heeft plaatsgevonden. Dan zou het vervolg van dit debat dus gepland kunnen worden. Ik denk dat we dan nog redelijk op schema liggen voor de behandeling, maar ik kijk daarvoor ook even naar de griffier. Het wetsvoorstel moet natuurlijk ook nog naar de Eerste Kamer. Er zit dus wel tijdsdruk op.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Met Pasen ertussen twee weken.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik denk dat dat een redelijk voorstel is, maar ik wil nog wel aan de staatssecretaris de vraag voorleggen of zij de niet-bedrijfsvertrouwelijke gegevens — de gegevens die ook door de NS niet als bedrijfsvertrouwelijk zijn aangemerkt in het rapport — al openbaar kan laten maken, want die gegevens zijn uiteindelijk niet vertrouwelijk. Wellicht kan met de ACM worden overlegd over de vraag of die gegevens al zo spoedig mogelijk toegezonden kunnen worden.

De **voorzitter**:
De staatssecretaris zit erbij, anders zou ik zeggen: het stenogram gaat naar het kabinet. De staatssecretaris zit er nu bij en zij heeft uw verzoek dus gehoord. Het is aan haar om te bekijken of dat kan. Als het mogelijk is — dat is ter beoordeling aan de staatssecretaris — dan kunnen deze gegevens wellicht worden meegestuurd bij de beantwoording van de vragen.

Ik zie de heer Hoogland nu nog bij de microfoon staan. Kunt u instemmen met mijn procedurevoorstel, mijnheer Hoogland?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Jazeker.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mijnheer Hoogland.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**:
Ik dank de leden voor hun inbreng. Ik dank de staatssecretaris voor het aanhoren van de inbreng van de Kamer in eerste termijn. Wij wensen haar van harte beterschap.